

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
MONOGRAFIA DE BACHARELADO

**O PAPEL DO ESTADO NA ESTRATIFICAÇÃO DO
ESPAÇO METROPOLITANO CARIOCA DESDE O SÉC.
XIX ATÉ OS DIAS ATUAIS: UM PARALELO ENTRE A
ZONA SUL E A BARRA DA TIJUCA**

PEDRO HENRIQUE TRAJANO
Matrícula nº101123268

ORIENTADOR: Profº René de Carvalho

AGOSTO 2009

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
MONOGRAFIA DE BACHARELADO

**O PAPEL DO ESTADO NA ESTRATIFICAÇÃO DO
ESPAÇO METROPOLITANO CARIOCA DESDE O SÉC.
XIX ATÉ OS DIAS ATUAIS: UM PARALELO ENTRE A
ZONA SUL E A BARRA DA TIJUCA**

PEDRO HENRIQUE TRAJANO
Matrícula nº101123268

ORIENTADOR: Profº René de Carvalho

AGOSTO 2009

As opiniões expressas neste trabalho são de exclusiva responsabilidade do autor

Dedico este trabalho às pessoas que amo e tanto trazem
alegria à minha vida.

AGRADECIMENTOS

Finalmente, após muitas dificuldades, fecho este ciclo da minha vida, porém com a plena certeza de só foi possível graças à ajuda de algumas pessoas indispensáveis nesta caminhada. Cada uma no seu tempo e cada uma com a sua devida importância. Sendo assim, não poderia deixar de agradecer a minha família, em especial a minha mãe e a minha querida avó, que estiveram, em todos os momentos, ao meu lado, com apoio e carinho maternos. Amo vocês. Agradeço também a minha namorada Maria que esteve comigo desde o início desta longa jornada, ajudando em tudo que possível, lendo, relendo, corrigindo, cobrando, sugerindo, etc. Obrigado minha linda, por você fazer parte deste momento tão importante. Agradeço ao meu pai Wilson, pois esteve sempre presente, mesmo de longe, mandando mensagens e pensamentos positivos. Alguns amigos também foram especiais e serão sempre meus irmãos: obrigado Cissa por todo o incentivo e força, obrigado Christiano por todos os conselhos fraternos e obrigado Victor, pois você sabe exatamente o que passei meu irmão. Obrigado aos professores Almir e Elisa, por terem paciência e aceitarem fazer parte desta banca a mais de um ano atrás, mesmo diante de todos os contratempos. Por último, no entanto um dos mais importantes, meu agradecimento especial ao professor René, que nos últimos dois anos vem me ajudando incondicionalmente. A sua contribuição foi enorme e eu serei sempre grato, afinal muitos outros professores já teriam desistido.

RESUMO

Neste trabalho visa-se mensurar o papel do Estado e a importância de suas ações, direta ou indiretamente, no atual grau de estratificação social do espaço metropolitano do Rio de Janeiro. Diante disto, a metodologia que está sendo utilizada é fazer um comparativo entre dois dos processos de expansão urbana mais importante para a cidade, a ocupação dos bairros da Zona Sul litorânea com o planejamento da Barra da Tijuca. Assim, o estudo baseia suas idéias na filosofia do escritor e pesquisador Mauricio de Abreu, procurando retratar a aliança freqüente entre o poder político local e o capital imobiliário, através de vários instrumentos elitistas nestes diferentes momentos da história do Rio. A partir deste contexto, a conclusão do trabalho mostra que no decorrer dos anos, o Estado esteve diversas vezes associado aos interesses da classe dominante e deste modo, ao invés de mitigar a estratificação social da cidade, a ampliou e a consolidou.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	7
CAPÍTULO I - SOCIEDADE, ESPAÇO URBANO E ESTADO.....	9
I.1 ESPAÇO URBANO ESTRATIFICADO: SUA FORMA NO CONTEXTO ESPAÇO-SOCIEDADE.....	9
I.1.1 <i>Formação Econômica e Social</i>	9
I.1.2 <i>Estrutura Urbana e Organização Social: Formação Sócio-Espacial</i>	10
I.1.3 <i>O Papel do Estado na Construção de um Espaço Urbano</i>	12
I.2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA DA HIPÓTESE: AS IDÉIAS DE MAURICIO DE ABREU.....	13
I.2.1 <i>O Modelo Núcleo-Periferia</i>	14
I.2.2 <i>O Estado e a Estratificação do Espaço Metropolitano Carioca</i>	16
CAPÍTULO II – A OCUPAÇÃO URBANA DA ORLA MARÍTIMA DA ZONA SUL CARIOCA	18
II.1 PRECEDENTES HISTÓRICOS	18
II.1.1 <i>Pré 1870: Um Contexto Geral</i>	18
II.1.2 <i>Bondes e Trens: O Ano de 1870 como Marco Divisório</i>	20
II.2 A CONSOLIDAÇÃO DA ESTRATIFICAÇÃO ESPACIAL DA ZONA SUL CARIOCA	23
II.2.1 <i>A Reforma Passos</i>	24
II.2.2 <i>A Evolução da Cidade, 1906-1930: A Concretização da Área Nobre e da Segregação Social</i>	25
II.2.3 <i>O Crescimento da Zona Sul e sua Verticalização</i>	29
CAPÍTULO III – O CASO DA BARRA DA TIJUCA, A “NOVA ZONA SUL”.....	32
III.1 PRÉ-REQUISITOS PARA O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO.....	32
III.1.1 <i>Visão Geral e Antecedentes Históricos</i>	33
III.1.2 <i>O Período Pré Lucio Costa</i>	34
III.2 BARRA DA TIJUCA: O PREVISTO E O REALIZADO	36
III.2.1 <i>O Plano Piloto de Lucio Costa</i>	36
III.2.2 <i>Quatro Décadas de Ocupação da Barra da Tijuca</i>	40
CONCLUSÃO.....	45
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	48

INTRODUÇÃO

O trabalho tem o intuito de demonstrar que o alto grau de estratificação social do espaço urbano metropolitano do Rio de Janeiro, na atualidade, tem uma influência direta das ações do Estado há bastante tempo. Em geral, este estudo pretende mostrar como o Estado, dentro dos processos de urbanização mais importantes dos últimos tempos, tendeu a ampliar e consolidar a segregação das classes populares na cidade.

O interesse pelo tema está relacionado com a tentativa de explicar o presente, através do processo histórico que lhe deu forma e conteúdo. Desse modo, será feito um comparativo da ocupação dos bairros da Zona Sul litorânea (Copacabana, Ipanema e Leblon), no início do século XX, com o surgimento e planejamento, décadas mais tarde, da Barra da Tijuca.

Assim, com a intenção de introduzir a base teórica do trabalho, no primeiro capítulo, será analisada a importância da relação entre o estudo da estruturação da cidade, junto com o processo de evolução da sociedade carioca, citando e clarificando o conceito de formação sócio-espacial. É nesse contexto, ainda, que as idéias do escritor e pesquisador Mauricio de Abreu serão apresentadas, fazendo com que a sua filosofia solidifique a hipótese aplicada, levando este estudo para uma direção comum.

No segundo capítulo, o foco estará na urbanização e ocupação dos bairros litorâneos da Zona Sul carioca. A princípio, será feita uma análise da cidade durante o século XIX, caracterizando, em especial, os fatores que influenciaram a migração de uma determinada camada da população em direção ao mar. Sob este aspecto, será abordado como se iniciou o processo de separação de classes no espaço do Rio, em paralelo com o importante papel dos meios de transporte neste movimento. Além disso, o estudo destacará como o planejamento dos bairros de Copacabana, Ipanema e Leblon, juntamente com a necessidade de embelezamento e modernização do Centro farão surgir novas regiões habitacionais para a classe dominante e também para a menos favorecida. Mais tarde, mesmo com o fluxo migratório se alterando e,

consequentemente, com o surgimento dos cortiços e favelas, será constatado que o espaço urbano se torna ainda mais estratificado.

No terceiro capítulo, será detalhado o processo de urbanização da região da Barra da Tijuca, comparando o surgimento deste novo bairro com a ocupação dos bairros litorâneos da Zona Sul carioca. Assim, as semelhanças em termos de investimentos e descaso ao subúrbio, serão explicitadas em todo o seu contexto. No entanto, visa-se de início, justificar a evolução tardia da região, baseando-se em seus antecedentes históricos de concentração fundiária e na sua geografia peculiar. Em seguida, será apresentado o projeto do qual originou a urbanização da Barra, o Plano Piloto criado por Lucio Costa e que tentava aliar a beleza selvagem do local com as necessidades do progresso. A partir de então, serão analisadas as modificações realizadas no projeto original ao longo dos anos, até os dias de hoje. Sob este aspecto, estas mudanças, muitas vezes, serão motivadas para atender a interesses privados, visando favorecer o capital imobiliário. Com isso, serão relatadas, por último, as conseqüências destas mudanças, unindo a intensa e contínua expansão da área, com uma ocupação desordenada.

Para finalizar o trabalho, a conclusão reunirá os principais resultados encontrados nas comparações com a urbanização da Zona Sul da cidade e o que foi implementado na Barra da Tijuca. Desta maneira será avaliado o real papel do Estado no atual grau de estratificação do espaço metropolitano carioca.

CAPÍTULO I - SOCIEDADE, ESPAÇO URBANO E ESTADO

Este capítulo tem por objetivo analisar os pilares fundamentais para a articulação deste estudo. A princípio, será explicitado cada componente de um espaço urbano estratificado com a finalidade de sustentar a hipótese adotada. Assim, na segunda seção, esta hipótese é tratada concretamente, baseando-se na idéia de que haja uma consequência direta da ação do setor público no alto grau de estratificação social do espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro. O trabalho será fundamentado teoricamente baseando sua metodologia na filosofia do escritor e pesquisador Mauricio de Abreu.

1.1 Espaço Urbano Estratificado: Sua Forma no Contexto Espaço-Sociedade

Esta seção tem o intuito de caracterizar um espaço urbano estratificado, destacando a sua forma e sua organização social. Primeiramente, será analisada cada parcela individualmente e a partir de então, a importância do estudo conjunto das partes, será apresentada através do conceito de formação sócio-espacial. Nesse contexto, será tratado por último, o papel do Estado para a sociedade e a sua consequente importância na evolução urbana de uma cidade. Sob este aspecto, não se pode deixar de mencionar o favoritismo a determinadas camadas sociais, como sendo um dos fatores responsáveis pela intensa estratificação de um espaço urbano.

I.1.1 Formação Econômica e Social

Este trabalho tomou como base o estudo da evolução da sociedade no tempo, com o objetivo particularizado de referir-se a um espaço de tempo delimitado e curto, de uma área geográfica específica. Foi nesse contexto que, em 1979, Milton Santos percebeu que a formação econômica e social era a categoria teórica que mais conseguia explicar o desenvolvimento das sociedades, sendo definida dentro de uma realidade histórica e concreta. Tendo em vista esta concepção, esta categoria é retratada por Abreu (1997) da seguinte maneira:

“Toda formação social [...] compõe-se de uma estrutura econômica, uma estrutura jurídico política (ou institucional) e uma estrutura ideológica. Entretanto, devido à realidade concreta e impura que caracteriza a formação social, essas estruturas têm, nesse nível, um caráter bem mais complexo do que a nível do modo de produção. Ademais, o seu desenvolvimento raramente é sincronizado, ou seja, nem sempre elas evoluem na mesma direção ou à mesma velocidade.” (pp.16)

Assim, é observado que esse desenvolvimento não sincronizado das estruturas que compõem a formação social tem grande importância na evolução da sociedade. Esta característica de não sincronismo causa um choque estrutural o qual é responsável pelas transformações na organização social, criando assim, constantemente, um novo momento econômico e social.

As relações tratadas por esta formação social acontecem em um determinado espaço geográfico, o que faz este espaço ser o reflexo, a cada momento, das características da organização de uma sociedade. Por este motivo, a ordem espacial de uma cidade (estrutura urbana), também será resultado das modificações ocorridas nas estruturas que compõem a sociedade. Conclui-se então, que o estudo da estruturação da cidade não pode ser feito separadamente do estudo do processo de evolução da sociedade (ABREU, 1997).

I.1.2 Estrutura Urbana e Organização Social: Formação Sócio-Espacial

A análise do processo de evolução de uma cidade a partir de sua organização atual é um estudo dinâmico da estrutura urbana. Para isso, é necessário relacionar a organização interna da cidade (espaço urbano) com o processo de evolução da formação social.

“Espaço e sociedade precisam ser analisados conjuntamente para que a complementaridade entre processo e forma fique evidente. Isso implica, de um lado, estudar como, numa sociedade historicamente determinada, o espaço urbano é elaborado, ou seja, como os processos que têm lugar nas cidades determinam uma forma espacial. Por outro lado, implica também estudar a essência das formas, ou seja, o papel por elas desempenhado nos diversos momentos por que passa a sociedade no tempo.” (ABREU, 1997, pp.16)

Para análise proposta por este estudo, a passagem acima sugere que concomitantemente aos processos sociais darem ao espaço uma forma, este último também influencia o desenvolvimento dos mesmos processos no decorrer do tempo. Sendo assim, percebe-se que a noção de formação social está indiscutivelmente ligada à evolução de uma sociedade e não se pode negligenciar que necessite ser discutida conjuntamente com o espaço geográfico. Surge daí a noção de formação sócio-espacial que é retratada por Corrêa (1996) da seguinte forma:

“O mérito do conceito de formação sócio-espacial [...] reside no fato de se explicitar teoricamente que uma sociedade só se torna concreta através de seu espaço, do espaço que ela produz e, por outro lado, o espaço só é inteligível através da sociedade. Não há, assim, por que falar em sociedade e espaço como se fossem coisas separadas que nós reuniríamos *a posteriori*, mas sim de formação sócio-espacial. Nesta linha de raciocínio admitimos que a formação sócio-espacial possa ser considerada como um meta-conceito, um paradigma, que contém e esta contida nos conceitos-chave, de natureza operativa, de paisagem, de região, espaço, (organização espacial), lugar e território.” (pp. 26-27)

Nesse contexto, a análise do momento atual de uma sociedade é realmente o ponto de partida do estudo, no entanto é preciso ir além e considerar que estes momentos são inegavelmente influenciados por momentos anteriores. Assim, na evolução da formação sócio-espacial encontram-se movimentos distintos da história, sejam eles mais ou menos intensos. Tal aspecto pode ser exemplificado, constatando que no presente, a cidade do Rio de Janeiro possui bairros onde predominam antigos sobrados e casas coloniais, já outros onde a predominância é de grandes edifícios de apartamentos de condomínios fechados. Desta maneira retrata-se o reflexo de dois momentos distintos de organização social pelos quais passou a cidade. Assim, segundo Santos (1977), o estudo do espaço não se limita apenas a sua forma, é preciso também analisar a função, a estrutura e o processo, através dos diversos momentos de organização social pelos quais passou este determinado espaço.

Com base neste ponto de vista, observa-se que o momento atual de uma sociedade está relacionado com a forma que se estruturaram seus sistemas econômico, jurídico-político e ideológico num determinado período de tempo. Neste caso, a fim de estudar o espaço social que se encontra atualmente a cidade do Rio de Janeiro, será necessário buscar elementos da sua

formação sócio-espacial ao longo dos anos. O que será feito mais detalhadamente nos capítulos seguintes.

I.1.3 O Papel do Estado na Construção de um Espaço Urbano

A evolução da estrutura urbana no tempo é caracterizada por inúmeros fatores como, por exemplo, os agentes econômicos, os sociais, eventos naturais ou até as próprias forças “invisíveis” de mercado. No entanto, dentro de todos os fatores, o Estado tem um papel fundamental e de vital importância. Nesse contexto, diversas são as teorias econômicas que atestam para a importância da ação do Estado dentro do processo de urbanização de uma cidade.

Segundo a visão liberal de Mill (2000), a ação pública tem a necessidade de coordenar as decisões individuais de uma forma socialmente “ótima”, tanto em nível de eficiência como de equidade. Para o autor então, o Estado seria o grande mediador dos conflitos existentes no espaço e teria como principal função resolvê-los de forma que a sociedade, de uma maneira em geral, não seja prejudicada. Ainda neste sentido, o Estado seria visto, muitas vezes, como se fosse constituído de elementos desvinculados de toda e qualquer classe ou grupo social, sendo assim como uma entidade “superior”, à qual caberia resolver conflitos que só existiriam em escalas inferiores. Em contrapartida, Abreu (1997) atesta que nesta análise liberal, os conceitos paretianos¹ de otimização não levam em conta os padrões já existentes de distribuição, como por exemplo, de renda. Por conseguinte, o objetivo do Estado liberal em atingir a equidade seria indubitavelmente prejudicado. O Estado então, imerso na esfera do contexto urbano, não teria uma posição neutra e acabaria agravando a segregação sócio-espacial, através da influência do poder econômico sobre o poder político, como por exemplo: a relação entre impostos pagos e serviços públicos (quem paga mais receberia mais), além de outros fatores que serão retratados nos capítulos seguintes.

¹ O italiano Vilfredo Pareto (1848-1923), economista e sociólogo de origem francesa foi considerado um dos ideólogos do movimento fascista. Pareto elaborou a teoria de interação entre massa e elite e aplicou a matemática à análise econômica. Um dos conceitos elaborado foi o chamado *Ótimo de Pareto* que se caracteriza através da teoria de que um bem-estar de uma sociedade é máximo, se não existe outro estado em que não seja possível aumentar o bem-estar de um indivíduo sem diminuir o dos demais indivíduos desta sociedade. Da mesma maneira, não existe como melhorar o bem-estar de indivíduo sem prejudicar o de pelo menos outro indivíduo.

Sob este aspecto, pode-se concluir que a ação pública acaba por contribuir efetivamente para uma construção diferenciada do espaço. Consequentemente, inserido dentro de um cenário capitalista, o Estado age beneficiando o capital e as classes que o detém. Diante desta perspectiva, é gerado um conflito de interesses entre as diversas camadas da sociedade.

“A estrutura espacial de uma cidade capitalista não pode ser dissociada das práticas sociais e dos conflitos existentes entre as classes urbanas. Com efeito, a luta de classes também reflete-se na luta pelo domínio do espaço, marcando a forma de ocupação do solo urbano. Por outro lado, a recíproca é verdadeira: nas cidades capitalistas, a forma de organização do espaço tende a condicionar e assegurar a concentração de renda e de poder na mão de poucos, realimentando assim os conflitos de classes.” (ABREU, 1997. pp. 15)

Nesse contexto, os privilégios para uma determinada classe ou grupo social são acentuados através de ações e políticas públicas unilaterais. Tal comportamento eleva cada vez mais a disparidade entre as camadas da sociedade e a crescente elitização dos espaços urbanos e se intensifica quando o Estado, em determinada fase política, abandona seu papel de regulador da expansão urbana. Deste modo, a estratificação social caracteriza-se quando existe uma tendência de maior apropriação e da acessibilidade ao consumo de bens e serviços, como luz, esgoto, áreas de lazer, etc., para certas classes. Isto porque, apesar destes serem produzidos socialmente pelo Estado, localizam-se, diversas vezes, apenas nas áreas mais privilegiadas, beneficiando principalmente aqueles que aí residem. Assim, diante da estrutura atual, observa-se que os agentes responsáveis por essa estratificação espacial não são apenas as forças de mercado, mas também certas intervenções estatais.

1.2 Fundamentação Teórica da Hipótese: As Idéias de Mauricio de Abreu

A seção em questão trata da justificativa de implementação deste trabalho, ressaltando as idéias e a metodologia usada em sua composição. Em primeira instância, será apresentado o modelo núcleo-periferia, adotado neste estudo para analisar a cidade do Rio de Janeiro. Esta parte consistirá também em introduzir o atual grau de estratificação do seu espaço metropolitano, visando o que será apresentado nos próximos capítulos. Para finalizar, será demonstrada a

influência direta do Estado ao longo do tempo, neste processo de segregação das classes populares no Rio.

I.2.1 O Modelo Núcleo-Periferia

Delinear um modelo metropolitano para o Rio de Janeiro mostra-se como o primeiro passo para a análise das transformações urbanísticas na cidade a partir do Século XIX. Nesta instância, este modelo não tenderia a ser diferente do restante das áreas metropolitanas brasileiras, apenas com adaptações as especificidades locais. Entretanto, seria arriscado pensar num modelo pronto e o mais sensato seria falar em tendências.

Dentro deste contexto, o papel do Estado no processo de urbanização da cidade foi de suma importância para a definição da estrutura, da forma, do ambiente e do planejamento, tanto do espaço quanto da sociedade metropolitana carioca. Desta forma, a estruturação espacial do Rio de Janeiro, reflete no seu espaço toda a divisão do poder político e a conseqüente forma de distribuição de renda do país, ambos altamente concentradores. Esta visão é compartilhada por Abreu (1997) da seguinte maneira:

“O modelo do Rio, tende a ser o de uma metrópole de núcleo hipertrofiado, concentrador da maioria da renda e dos recursos urbanísticos disponíveis, cercado por estratos urbanos periféricos cada vez mais carentes de serviços e de infraestrutura à medida em que se afastam do núcleo, e servindo de moradia e de local de exercício de algumas outras atividades às grandes massas de população de baixa renda.” (pp. 17)

Com base nesta passagem, observa-se, inicialmente, a tendência da cidade por um modelo dicotômico tipo núcleo-periferia, onde o espaço urbano e social dos ricos dentro de um núcleo hipertrofiado, contrapõe-se a periferia carente dos pobres. Desta maneira, baseando-se apenas no conceito explicitado no modelo, a área metropolitana do Rio de Janeiro seria caracterizada pela concentração da classe mais alta da sociedade no núcleo, pois este além de possuir o valor simbólico das áreas centrais, beneficia-se do fator proximidade moradia e local de trabalho. Inicialmente, este núcleo seria constituído pela área comercial e financeira central (Centro da Cidade) e por suas expansões em direção à orla oceânica (Zona Sul) e aos outros extremos, cujos

limites seriam Tijuca, Vila Isabel, São Cristóvão e Caju, além do Centro e a Zona Sul de Niterói. Já a periferia abrangeria todo o resto da cidade do Rio, incluindo o resto da Zona Norte, a Baixada, além da Zona Oeste (a região da Barra da Tijuca será um caso a parte, estudado adiante no capítulo 3).

Ademais, a depreciação do espaço nas áreas periféricas torna-se eminente devido à escassez de vários recursos urbanísticos como: infra-estrutura, sistema de transporte, saneamento básico, segurança e equipamentos sociais. Consequentemente, estes fatores tornam-se responsáveis pela valorização ainda maior do núcleo urbano, fazendo com que dentro desta realidade, a periferia tivesse por definição mais do que o distanciamento do centro metropolitano.

Foi, então, na vigência desta conjuntura, que as classes de baixa renda passaram a ocupar, em altas densidades, as áreas dentro do núcleo urbano, visto que era necessário minimizar os custos de transportes entre o local de emprego e a moradia. Como resultado deste processo, tem-se a acentuação da disparidade intra-metropolitana onde o núcleo hipertrofiado é cada vez mais cercado de periferias pobres e carentes. Com essa perspectiva Abreu (1997) conclui:

“O resultado é uma Região Metropolitana que tende a “depuração”, com os grupos sociais arrumados em ordem, a partir de suas possibilidades de acesso e desfrute das vantagens urbanas de qualquer natureza (de produção ou de consumo) [...]. A imagem resultante é de supercongestionamento no núcleo (onde, em certas áreas, os índices de uso do solo e de ocupação do espaço atingem os limites do suportável) e progressiva deterioração das periferias, abrigando diferentes padrões de atividades e de usos dos espaços informais, tanto mais precários quanto mais se afastem do núcleo, até chegar a variações sutis em cima do nada urbanístico (ausência de redes de infra-estrutura, de equipamentos básicos, de transportes, etc.).” (pp. 18)

Neste aspecto, resulta daí, um modelo “duplo” de estruturação, baseado na complementação de uma parte da sociedade formal e outra informal. A primeira é caracterizada pela parcela da população com condições privilegiadas em poder se estabelecer em qualquer região de sua escolha. Já a parte informal é composta pelas classes mais pobres, que não possuindo alternativas de assentamentos dentro do núcleo, inicia um processo de ocupações irregulares nos terrenos, até então, desprezados pelo capital imobiliário. Deste modo, atesta-se

que a quantidade atual de loteamentos clandestinos dentro do espaço urbano deve em muito às características da intervenção estatal, como será explicitado nos próximos capítulos. Sendo assim, especificamente no caso do Rio, o Estado, com suas ações, acentuou em muito a diferença de renda entre a população, gerando um caminho sem volta para a informalidade.

I.2.2 O Estado e a Estratificação do Espaço Metropolitano Carioca

A partir do Século XIX, a cidade do Rio de Janeiro começa a transformar radicalmente a sua forma urbana. Neste período, como será mostrado no capítulo seguinte, acentuou-se cada vez mais a estratificação social do espaço metropolitano carioca. Nesta conjectura, deve ser ressaltada, a introdução dos meios de transportes como o bonde de burro e o trem a vapor, constituindo-se nos grandes impulsionadores deste movimento. *“Os usos e classes nobres tomam a direção dos bairros servidos por bondes (em especial aqueles da Zona Sul), enquanto que para o subúrbio passam a se deslocar os usos “sujos” e as classes menos privilegiadas”* (ABREU, 1997. pp. 37). Em verdade, esta estratificação é resultado de uma longa evolução histórica, mesmo que de uma forma linear descontínua.

Durante este período, é demonstrado no Estado, o objetivo de alcançar a eficiência econômica em todos os setores de atuação, independente dos custos políticos e sociais. Por conseguinte, a sua atuação várias vezes acaba tomando um cunho altamente empresarial. Isto porque o seu interesse, representado geralmente por uma mínima parcela da população, esteve, em diversos momentos, associado ao capital imobiliário e seus investimentos. Sob este aspecto, o Estado teve um papel decisivo na construção desse espaço urbano segregado socialmente, seja por suas ações ou por suas omissões ao longo do tempo conforme explicitado abaixo:

“A ação do setor público contribuiu em muito para a atual formação da forma metropolitana, seja por sua ação direta (erradicação das favelas, planos de renovação urbana, implantação de infra-estrutura); seja de forma indireta (legislação elitista, taxas crescentes, não controle da supervalorização da terra, adoção de políticas habitacionais segregadoras), em ambos os casos com o objetivo claro de “limpar” o núcleo metropolitano.” (ABREU, 1997. pp. 147)

Baseado nesta filosofia, as políticas e investimentos públicos privilegiaram demasiadamente os locais que garantiam o retorno financeiro ao capital investido, em outras palavras, as áreas mais ricas da cidade. Deste modo, com o objetivo constante de limpar o núcleo e a conseqüente segregação urbana, o Estado tentava trazer novamente a cidade do Rio para o conceito original do modelo Núcleo-Periferia (ricos e seus benefícios dentro do núcleo separados dos mais pobres na periferia).

Diante destas ações discriminatórias do Estado, juntamente com a intensificação do processo de concentração de renda, iniciou-se paralelamente uma crescente especulação imobiliária. Ao tratamento desta questão, serão exemplificadas e analisadas, nos dois próximos capítulos, duas fases que se destacaram claramente, com características segregacionistas na evolução de suas formas urbanas: a ocupação da orla marítima da Zona Sul carioca e o planejamento urbano da Barra da Tijuca. Em ambos os processos, já estavam sendo investidos grandes somas na “preparação” das novas áreas da cidade (abertura de estradas, ruas pavimentadas, instalação de infra-estrutura, iluminação pública, etc.), em detrimento de investimentos mais urgentes que poderiam ser realizados em locais mais necessitados da cidade.

Tal constatação aponta que a construção do espaço metropolitano carioca, em sua atual forma, altamente estratificada, sofreu uma conseqüência direta da ação do setor público ao longo dos anos. Mais especificamente, o Estado esteve inúmeras vezes associado à classe dominante e ao capital especulativo imobiliário em detrimento da população menos favorecida da cidade do Rio de Janeiro.

CAPÍTULO II – A OCUPAÇÃO URBANA DA ORLA MARÍTIMA DA ZONA SUL CARIOCA

O capítulo em questão tem o intuito de descrever as principais ações do Estado, que ajudaram a influenciar a atual segregação social do espaço urbano do Rio de Janeiro, especialmente durante a ocupação urbana dos bairros litorâneos da Zona Sul. Por conseguinte, será evidenciado que o poder público teve um papel decisivo, agindo regularmente de forma unilateral, garantindo o benefício de uma minoria em detrimento das camadas menos favorecidas. Para isso, na primeira parte do capítulo, serão apresentados e caracterizados os fatores precedentes que influenciaram a migração da população da cidade em direção ao mar. Já na segunda, será mostrada a contradição entre todo o planejamento urbano dos bairros oceânicos, como Copacabana, Ipanema e Leblon, com o abandono estrutural dos subúrbios. Assim, consolidando de vez, a segregação de classes dentro da área metropolitana do Rio de Janeiro.

II.1 Precedentes Históricos

A seção apresentará os precedentes históricos do fluxo migratório da elite, advindos de locais como São Cristóvão, para a orla da Zona Sul carioca. Logo, num primeiro instante, será apresentado um apanhado geral das características da cidade, ao longo do século XIX, que foram decisivas para o início do processo segregacionista. Depois, será analisado que, a introdução dos bondes e trens, além de ser um fator preponderante para o crescimento físico da cidade, também se constitui, devido a suas particularidades, num marco para a divisão das classes sociais.

II.1.1 Pré 1870: Um Contexto Geral

Até meados do século XIX, o Rio de Janeiro era uma cidade na qual todas as classes sociais se amontoavam no antigo núcleo urbano do espaço colonial, sendo este limitado pelos Morros do Castelo, de São Bento, Santo Antônio e da Conceição. Neste período, a população era composta de uma maioria escrava, poucos eram os trabalhadores livres e uma pequena parte era

formada pela elite administradora, militar e mercantil (esta última dirigia a cidade política e economicamente). Outro fator de destaque era a ausência de meios de transportes coletivos que, juntamente com a necessidade de defesa do território, impossibilitavam a separação de classes no espaço urbano. Assim, até o momento, a elite local diferenciava-se do restante da população mais pela forma-aparência de suas residências do que pela sua localização.

No decorrer deste século, no entanto, a cidade assiste a consideráveis mudanças tanto em sua aparência quanto no seu conteúdo. A chegada da Família Real, além de aquecer consideravelmente a economia, elevou bruscamente o *status* da cidade, trazendo para o Rio uma classe social, até então, praticamente desconhecida na cidade. Esta “nova” classe trouxe consigo também, novas necessidades econômicas, políticas e ideológicas, tornando a região cada vez mais atrativa aos capitais internacionais. Durante este período, os recentes atrativos geraram um enorme impacto populacional, resultando num crescente número de trabalhadores livres, nacionais e estrangeiros. Com isso, gradativamente, a cidade passou a ser movida por duas lógicas distintas, a escravista e a capitalista.

A partir de então, as contradições da cidade começaram a refletir mais claramente no seu espaço urbano, pois a mobilidade espacial era, até o momento, privilégio para poucos. Devido à escassez de transportes de massa, a população de baixa renda tinha por consequência, a necessidade de residir em localidades próximas ao local de trabalho, predominantemente na área central. Entretanto, esta passou a ser sede de modernidades urbanísticas, principalmente após as iniciativas de Mauá², por volta de 1860, que levaram ao Centro a iluminação a gás e os serviços de esgotos sanitários. Por conseguinte, os terrenos centrais valorizaram-se consideravelmente, fazendo surgir na região as habitações coletivas, conhecidas como cortiços. Nestes, a população pobre se amontoava em locais insalubres que, naturalmente, eram palcos de doenças e epidemias em geral, como a febre amarela.

² Irineu Evangelista de Souza (1813-1889) foi um empresário, industrial, um banqueiro e um político brasileiro. Ao longo de sua vida recebeu os títulos de barão, em 1854, e de visconde com grandeza (1874), ambos de Mauá. Foi considerado um dos homens mais importantes do país na época, sendo precursor da valorização da mão-de-obra, do investimento em tecnologia, das transnacionais brasileiras, da globalização, do multilateralismo e do Mercosul. Um de seus maiores feitos foi ter empreendido a construção da primeira ferrovia brasileira, a Estrada de Ferro Mauá, no Estado do Rio de Janeiro. Mauá, como ficou conhecido, passou a ser considerado o símbolo dos empreendedores capitalistas brasileiros do século XIX, no entanto, ironicamente, foi à falência em 1887 pouco antes de morrer. Atualmente Irineu Evangelista de Souza é o patrono do Ministério dos Transportes.

Por outro lado, beneficiadas pela abertura de estradas nos arredores da cidade, as classes de renda mais alta puderam se deslocar do antigo e hipertrofiado centro urbano, rumo a bairros até então pouco habitados, conforme constata Abreu (1997):

“... o vetor de expansão rumo à zona sul, já identificado no período anterior a 1838, passava a tomar características diferentes, as antigas chácaras de fim de semana da aristocracia transformando-se gradualmente em local de residência permanente. Com efeito, os bairros de Botafogo, Gloria e Catete, passavam então a ser procurados pelas famílias de mais altas rendas do segundo reinado, multiplicando-se aí a construção de mansões suntuosas, algumas pertencentes aos grandes fazendeiros de café...” (pp. 41)

Dentro deste contexto, a separação do espaço urbano entre as classes começa a ficar cada vez mais evidente e tem como um marco, o ano de 1870, com a introdução do bonde de burro e do trem a vapor. O terceiro vetor muito importante para a expansão urbana foi o rodoviário, no entanto este não será estudado, pois o ônibus³ só se torna popular depois da Segunda Guerra Mundial. Neste caso, como o trabalho tem o intuito de mostrar o papel dos transportes públicos na origem da urbanização e estratificação social do espaço, o este último vetor não se enquadra nestas características.

II.1.2 Bondes e Trens: O Ano de 1870 como Marco Divisório

O período entre 1870 e 1902 significa para o Rio de Janeiro a primeira fase de expansão acelerada de sua malha urbana. No entanto, este momento tem início, mais especificamente, no ano de 1858, com a inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II (atualmente a Central do Brasil). No decorrer dos anos, esta estrada permitiu a progressiva ocupação das áreas suburbanas por ela atravessadas. Já o ano de 1870 pode ser considerado um marco divisório, pois

³ A história do ônibus urbano no Rio de Janeiro começou no início do Século XIX, em 1817, quando um decreto de D. João VI concedeu a Sebastião Fábregas de Suriguê, sargento-mor da Guarda Real e barbeiro do Rei, uma concessão da exploração de duas linhas de transportes de pessoas. As linhas faziam o percurso Praça XV-Quinta da Boa Vista e Praça XV-Fazenda de Santa Cruz, e tinham um itinerário, tarifa e horários previstos. A diligência tinha quatro rodas e era puxado por cavalos ou mulas, com um tempo de viagem entre Santa Cruz e Centro, por exemplo, que durava mais de cinco horas. Assim, com a chegada dos bondes na cidade, os ônibus de tração animal foram extintos e, por fim, os movidos à combustão (com os primeiros modelos em 1908), só se tornariam populares depois da Segunda Guerra Mundial.

caracteriza o ano em que os dois meios de transporte (bondes e trens) passam a atuar conjuntamente, transformando-se no grande propulsor do crescimento físico da cidade.

O papel indutor de cada um dos elementos, entretanto, não foi o mesmo e passou a ter consequência direta sobre o padrão de ocupação espacial da cidade, sendo traduzido nas palavras de Ferreira dos Santos (1977) da seguinte maneira:

“Trens e bondes foram, sem dúvida, indutores do desenvolvimento urbano do Rio. Mas o caráter de massa destes meios de transportes tem de ser relativizado, como também devem ser relativizados os seus papéis frente ao ambiente urbano. É que trem, bondes e, mais tarde, ônibus (e os sistemas viários correspondentes) só vieram “coisificar” um sistema urbano preexistente, ou pelo menos um sistema de organização do espaço urbano, cujas premissas já estavam prontas em termos de representação ideológica do espaço e que apenas esperavam os meios de concretização. Em outras palavras, o bonde fez a zona sul, porque as razões de ocupação seletiva da área já eram “realidade”. Já o trem veio responder a uma necessidade de localização de pessoas de baixa renda e de atividades menos nobres (indústrias, por exemplo).” (pp. 26)

Outro papel de suma importância instituído aos bondes e trens foi a influência direta que estes passaram a ter sobre o padrão de acumulação de capital que circulava na cidade, tanto nacional quanto estrangeiro. O primeiro (proveniente em grande parte da aristocracia cafeeira) era aplicado em imóveis estabelecidos nas áreas servidas pelos bondes e o segundo (oriundos dos investimentos externos) se multiplicou. Este último, por ser detentor das decisões sobre quais locais estes meios de transporte serviriam, poderia antecipar a compra de terrenos, antes abandonados. Porém, muitas vezes, os dois atuavam em sincronismo, favorecendo assim ambos os interesses e gerando a criação de novos bairros.

Entre os anos de 1870 e 1902 diversas Companhias de bondes foram fundadas e com elas várias áreas interligadas através de inúmeras linhas que moldavam cada vez mais o espaço urbano carioca. Alguns bairros, que na época eram sinônimos de elite, como São Cristóvão (abrigava a família imperial até a Proclamação da República em 1889), mudaram suas características progressivamente. Estes, com o tempo, passaram a ser procurados para a instalação de indústrias que buscavam uma localização próxima aos eixos ferroviários, portos e

ao Centro da Cidade. Por outro lado, as modernas construções imobiliárias, em bairros como Botafogo, faziam difundir um novo estilo de vida, até que no final do século XIX, uma nova ideologia já assolava a cidade: as residências à beira-mar.

Sob esta filosofia, algumas Companhias de bondes começaram a requerer a concessão de linhas até o bairro de Copacabana, constituído até o momento por um imenso areal, entretanto potencialmente lucrativo. Para isto era necessária a remoção de alguns obstáculos naturais que impediam a ligação direta com o já conceituado bairro de Botafogo.

Finalmente, em 1892, com o consentimento do Governo Municipal, a Companhia Jardim Botânico⁴ faz a perfuração do atual Túnel Velho e inaugura a primeira linha para Copacabana, tendo como ponto final a atual Rua Siqueira Campos. Dois anos mais tarde, sob uma condição imposta pelo Governo durante este último processo de concessão, que exigia a criação e modificação do traçado de certas ruas, a mesma empresa fez a inauguração de outros ramais no bairro: um em direção ao Leme e outro ao atual Posto Seis. Na virada do século, precisamente em 1900, um novo acordo entre ambas as partes foi firmado a fim de ampliar as linhas até a Escola Militar (Praia Vermelha) e até a Vila Ipanema (atual bairro de Ipanema). Neste, a Companhia se comprometia a construir um novo túnel para Copacabana (atual Túnel Novo) e num prazo de cinco anos já ter os novos ramais interligados com os outros terminais. Apesar da Vila Ipanema não estar sequer habitada ainda, a obra desta linha ficou pronta no ano seguinte, juntamente com a inauguração da iluminação elétrica do bairro. Agora, só faltava o Leblon que seria incorporado à malha mais tarde, na segunda década do século XX.

Os trens, ao contrário dos bondes das áreas nobres da Zona Sul, foram responsáveis pela transformação dos subúrbios, tornando-os cada vez mais acessíveis, através de ligações diretas com o Centro da Cidade. Desta maneira, em conjunto com a guerra aos cortiços travada pelo Governo e o alto preço dos terrenos nos bairros litorâneos, a região suburbana foi se transformando em logradouro das camadas menos favorecidas, conforme retratado abaixo:

⁴ A Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico foi considerada a pioneira na introdução do transporte público coletivo via bondes (de burros e posteriormente elétricos) no Rio de Janeiro. A empresa, originalmente americana (mais tarde incorporada a Cia. Light), obteve a concessão para a primeira linha de bondes de burro da cidade e iniciou suas atividades em 1868, ligando a Rua Gonçalves Dias ao Largo do Machado. Após o sucesso da Companhia Jardim Botânico, diversas empresas similares foram criadas e obtiveram concessões para atuar em outras partes do Rio.

“As áreas abertas pela ferrovia deveriam se destinar aos mais pobres, que para lá já se deslocavam voluntária ou involuntariamente (guerra aos cortiços empreendida pelo Governo Municipal). Trem, subúrbio e população de baixa renda passavam a ser sinônimos aos quais se contrapunha a associação bonde/zona sul/estilo de vida “moderno”. Havia, entretanto uma contradição neste processo, que era a presença de bairros operários na zona sul, nas proximidades da Lagoa Rodrigo de Freitas. Permitir a instalação de ferrovias nessa área que, saneada, seria tão lucrativa como aqueles que lhe eram vizinhas, equivaleria a solidificar uma tendência não desejada. Isso explica, por exemplo, porque foi frustrada a construção da única estrada de ferro que atravessaria a zona sul da cidade.” (ABREU, 1997. pp. 57)

Baseado neste contexto observa-se que, as contradições entre a rápida transformação urbanística da Zona Sul, até então quase desabitada, com o subúrbio carioca, são cada vez mais intensas. A primeira região estava sendo beneficiada não apenas pelo moderno transporte público, como também pelos investimentos diretos do Governo em iluminação, água encanada, esgoto, gás, etc. No entanto, naquele momento, este era um privilégio para poucos, já que a parte suburbana da cidade, apesar da melhoria na locomoção, com a inserção dos trens, padecia destes serviços essenciais. Deste modo, a coincidência de interesses entre o Estado e o capital privado começa a tornar-se evidente, ficando ainda mais acentuada no decorrer do século XX, conforme será abordado mais adiante.

II.2 A Consolidação da Estratificação Espacial da Zona Sul Carioca

Esta seção retrata concretamente a influência do Estado na construção dos bairros litorâneos da Zona Sul. Para isto, serão analisadas algumas ações governamentais que, traduzidas na adoção de políticas, controles e mecanismos altamente elitistas, acabaram estratificando muito o espaço urbano da cidade. Desta maneira, em primeira instância, será enfatizado um dos períodos de maior transformação para o espaço e para a sociedade carioca, o governo de Pereira Passos. Posteriormente, será observada a concretização e consolidação da mais nova área nobre do Rio, a Zona Sul. Por fim, a última parte reunirá a análise do crescimento progressivo desta região, principalmente em Copacabana, através da verticalização e da conseqüente abertura para as classes menos privilegiadas.

II.2.1 A Reforma Passos

No início do século XX, o rápido crescimento da economia brasileira, juntamente com a intensa atividade portuária e exportadora, refletia numa integração cada vez maior do país no contexto da economia capitalista internacional. Por conseguinte, era demandada uma nova organização do espaço urbano, principalmente da capital, condizente com o novo momento de organização social.

Nesse sentido, o conjunto de obras realizadas pelo prefeito Pereira Passos (1902-1906) significou para a cidade do Rio de Janeiro a maior transformação, até então, já verificada no espaço carioca. A Reforma Passos representa também, um marco inicial da intervenção direta do Estado na estruturação urbanística da cidade. Isto porque, o período caracterizou a primeira, de inúmeras intervenções estatais, que tiveram a finalidade de transformar as áreas que estavam incompatíveis com as exigências e necessidades do capital privado (industrial e imobiliário).

Durante o seu governo, foram promovidas grandes obras para embelezar, sanear e higienizar a cidade, com o intuito de torná-la uma capital moderna, a altura das cidades européias. Para isto, realizaram-se construções, como a Avenida Central (atual Rio Branco), e o alargamento das principais vias do Centro e suas imediações. Desta maneira, foi necessária a desapropriação e a conseqüente destruição de quarteirões inteiros de cortiços, que eram habitados pelas classes desfavorecidas. Fato este, obrigou grande parte da população ali residente, a retirar-se de suas casas e procurar outro lugar para viver a partir de então.

Diante da nova realidade, a redução da oferta de moradia no Centro elevou demasiadamente os aluguéis cobrados na região, fazendo com que muitas famílias passassem a dividir a mesma casa. Sendo assim, com a finalidade de manter a mesma privacidade e nível de vida anterior, outra solução começou a ser adotada, a mudança em direção ao subúrbio. Entretanto, apesar da nova ligação direta com o Centro, através dos trens, este tipo de migração ainda era tímido, pois a falta de saneamento básico e o distanciamento do local de trabalho assustavam alguns potenciais moradores da região.

Dando continuidade no processo de melhoramento da capital, o prefeito usou pela primeira vez o calçamento asfáltico no Brasil, modernizando assim diversas ruas do Centro, Catete, Glória, Botafogo e Laranjeiras. Já os bairros de São Cristóvão e Engenho Velho, tiveram várias de suas ruas calçadas com macadame betuminoso, enquanto pouco ou nada se fez nas áreas suburbanas (ABREU, 1997). Ainda, preocupado com a beleza e higiene da cidade, Passos mandou canalizar rios, como o Rio Carioca, que atravessa Laranjeiras e Flamengo, além de sanear a Lagoa Rodrigo de Freitas, determinando que o lixo urbano, ali instalado, fosse removido para Ilha de Sapucaia. Concomitantemente, Pereira Passos opôs-se incisivamente aos quiosques da cidade e proibiu a venda de diversos produtos por ambulantes, atingindo desta forma, a fonte de renda de inúmeras pessoas. Já em direção a Zona Sul, o prefeito construiu a Avenida Beira Mar (do Centro até Botafogo), a fim de interligá-la ao Centro, e também a Avenida Atlântica, embelezando mais ainda o, quase desabitado, bairro de Copacabana. Sob sua gestão, também foram construídos: o novo Porto (a cargo da União), a Vista Chinesa, o Pavilhão do Campo de São Cristóvão e o deu-se início as obras do Teatro Municipal.

Dentro deste contexto, ao realizar um projeto urbanístico que priorizava o embelezamento e a higiene, o Estado agravou demasiadamente um problema que já vinha assolando a cidade, a falta de moradias populares. *“O período Passos também se constituiu em exemplo de como as contradições do espaço, ao serem resolvidas, muitas vezes geram novas contradições para o momento de organização social que surge”* (ABREU, 1997. pp.66). A partir de então, poucas alternativas restaram à população pobre, que por não ter condição de arcar com os custos do transporte público, necessitava residir perto do local de trabalho. Neste caso, os morros do Centro da Cidade (Providência, São Carlos, Santo Antônio e outros) começaram rapidamente a ser ocupados, fazendo surgir uma nova forma marcante de habitação popular, as favelas. Em suma, tais intervenções não apenas modificaram a aparência da cidade, modernizando-a, como também produziram uma acentuação na separação das classes no espaço urbano da cidade.

II.2.2 A Evolução da Cidade, 1906-1930: A Concretização da Área Nobre e da Segregação Social

A evolução da forma urbana do Rio de Janeiro, no período que se segue (1906-1930), reflete perfeitamente as contradições sociais existentes na época, tendo o Estado como um

representante fiel da elite dominante. De um lado encontravam-se o Centro e a Zona Sul, com suas renovações urbanas e embelezamentos e do outro os subúrbios. Estes últimos, cada vez mais inchados e favelizados por uma numerosa população (mão-de-obra), que era atraída pela multiplicação de indústrias nestas regiões. O Estado, portanto, veio acelerar o processo de estratificação espacial já caracterizado, atuando ainda mais na divisão entre os bairros burgueses e os proletariados.

Na administração do prefeito Serzedello Correa (1909-1910) foi realizado, por exemplo, o saneamento dos bairros de Ipanema e Copacabana, ainda pouco habitados. Já em 1911, grande parte das ruas de Copacabana e do Leme foram calçadas pela prefeitura, que também aprimorou as condições de lazer e de arborização das praças situadas nesta “área nobre” da cidade. Dois anos depois, o poder público autorizou a Companhia Jardim Botânico a estender suas linhas até o Leblon, que na época encontrava-se praticamente deserto. No entanto, apesar de vazio, o bairro já vinha sendo loteado por famílias ricas e tradicionais, como a Família Ludolf, mostrando assim a coincidência de interesses entre o Estado e o capital privado.

Após o período de contenção de despesas, durante a I Guerra Mundial, e a conseqüente melhora da situação econômica do país, a administração municipal do Rio pode retomar, com mais ímpeto, o conjunto de obras nas áreas ricas da cidade. Em pouco tempo de governo, de Janeiro a Julho de 1919, André Gustavo Paulo de Frontin alargou e pavimentou a Avenida Atlântica e construiu, no desabitado Leblon, a Avenida Meridional (atual Delfim Moreira). Além disso, Frontin foi o responsável pelo alargamento da Avenida Niemeyer⁵, o prolongamento da Avenida Beira Mar e pela abertura de grande parte da Avenida Rio Comprido (atual Paulo de Frontin), que teve o seu rio canalizado. Por último, sob seu governo, foi também construído o cais da Urca, um novo bairro que estava sendo criado por uma empresa imobiliária, através de aterro.

⁵ Em 1891, através da empresa Companhia Viação Férrea Sapucaí, iniciou-se a obra da única tentativa para construção de um ramal de via férrea na Zona Sul carioca. Este, originalmente, pretendia ligar Botafogo ao porto fluminense de Angra dos Reis, numa extensão de 193 km. O ponto de partida foi um trecho, de cerca de 800m, partindo do lado do Leblon e contornando a montanha dos Dois Irmãos, em direção à Praia da Gávea (atual Praia de São Conrado). O empreendimento foi paralisado e abandonado pela Companhia, até que em 1912, o diretor do Ginásio Anglo-Brasileiro, Charles Weeksted Armstrong, reiniciou a estrada. No entanto, limitou sua construção a apenas 400m, com a finalidade de melhorar o acesso ao seu estabelecimento de ensino. Em 1915, o Comendador Conrado Jacob Niemeyer, proprietário no local, completou o prolongamento da avenida as suas custas e ofereceu-a, no dia 20/10/1916, como logradouro público à Prefeitura.

No ano de 1920, inicia-se a administração de Carlos Sampaio (1920-1922), que teve como principal objetivo, preparar o Rio para as comemorações do primeiro centenário de Independência do Brasil. A fim de incentivar o fato, o prefeito mandou retirar do Centro da Cidade, em nome da higiene e da estética, o Morro do Castelo. Isto porque, o local havia se transformado em logradouro de inúmeras famílias pobres, que se beneficiavam de aluguéis baratos nas antigas construções lá existentes. Entretanto, sua localização ficava no coração da área, cujo solo era considerado o mais valorizado da cidade, perto da Avenida Rio Branco. Sendo assim, a sua eliminação era necessária, não apenas em função da higienização da região, mas também em virtude da especulação imobiliária ali presente. Conjuntamente com o morro, foi extirpado também o bairro da Misericórdia, um dos mais antigos e pobres do Rio, que se situava no sopé do morro e próximo ao mar. Com o desaparecimento de ambos os locais, foram extintas, portanto, duas áreas centrais de residências populares que ainda sobreviviam às consequências da Reforma Passos.

Durante seu governo, Sampaio construiu também avenidas, como a Avenida Portugal, no recente e desabitado bairro da Urca e a Avenida Maracanã, além de fazer a canalização de rios na Tijuca. Ainda em sua administração, foi incorporada mais uma parte nobre à cidade, a Lagoa Rodrigo de Freitas, que no momento era a única área proletária ainda restante na Zona Sul. A população desta localidade, até então, era uma contradição à realidade da Zona Sul, sendo composta, desde a Proclamação da República, por operários que procuravam terrenos abandonados. Assim, além das residências gratuitas, os trabalhadores eram atraídos pela proximidade das indústrias têxteis ainda instaladas na região. Entretanto, em sua gestão foram concretizadas na Lagoa algumas obras iniciadas na Reforma Passos, como a continuação do saneamento e o aterro de parte de suas margens. Neste período foi construída também uma avenida que circundava toda a região, embelezando-a ainda mais, a Avenida Eptácio Pessoa. Somado a isto, o Estado, posteriormente, expulsou a atividade industrial ali remanescente, através de leis de zoneamento. Desta maneira, o bairro, em pouco tempo, foi totalmente transformado, passando a adquirir uma característica elitista a partir de então.

Nas administrações subseqüentes de Alaor Prata (1922-1926) e de Prado Júnior (1926-1930) as contradições sociais da cidade continuaram se acentuando. Este último protagonizou a mais importante tentativa de oficialização da separação de classes no espaço do Rio de Janeiro,

através do Plano Agache⁶. Com o discurso de embelezar e remodelar a cidade, o Plano propunha que o Estado interviesse diretamente no processo de urbanização, adotando políticas que privilegiassem a construção de habitações baratas nos subúrbios e a erradicação das favelas. Resumidamente, a cidade se dividiria em áreas funcionalmente distintas, segundo critérios de estratificação social: os bairros oceânicos da Zona Sul (Ipanema, Leblon, Gávea, Lagoa e Copacabana) seriam destinados às classes mais abastadas, os bairros mais antigos da Zona Sul (Catete, Laranjeiras, Botafogo, Flamengo), juntamente com Andaraí, Tijuca, Vila Isabel e Rio Comprido, abrigariam as residências da classe média burguesa, Santa Teresa, devido a sua proximidade com o Centro se transformaria em logradouros de funcionário públicos, restando São Cristóvão e os subúrbios para a população operária.

Conforme explicitado anteriormente, a cidade já se encontrava bastante estratificada, sendo assim o Plano Agache apenas ratificava e formalizava um padrão espacial já existente. No entanto, a Revolução de 1930, devido à desconfiança do novo governo (Era Vargas), que pretendia revogar tudo proveniente da República Velha, arquivou o Plano. Entretanto, as contradições sociais levantadas e a fórmula de intervenção estatal no processo de urbanização espacial apresentada por Agache não foram esquecidas. Suas idéias irão se constituir num dos pilares governamentais nas próximas décadas, como será mostrado adiante. Por último, as três primeiras décadas do século XX são descritas e resumidas por Abreu (1997) da seguinte forma:

“Resumindo, o período de 1906-1930 caracterizou-se pela expansão notável do tecido urbano do Rio de Janeiro, processo esse que se efetuou de maneira distinta no que se refere aos dois grandes vetores de crescimento da cidade. De um lado, a ocupação das zonas sul e norte pelas classes média e alta intensificou-se, e foi comandada, em grande parte, pelo Estado e pelas companhias concessionárias de serviços públicos. De outro, os subúrbios cariocas e fluminenses cada vez mais se solidificaram como local de residência do proletariado, que para aí se dirigiu em números crescentes. Ao contrário da área nobre, entretanto, a ocupação suburbana se realizou praticamente sem qualquer apoio do Estado, ou das concessionárias de serviços públicos, resultando daí uma paisagem caracterizada principalmente pela ausência de benefícios urbanos”. (pp. 82)

⁶ O francês Alfred Hubert Donat Agache, junto a uma equipe de técnicos especializados, foi contratado pelo prefeito Prado Junior com a incumbência de elaborar um plano urbanístico para a cidade do Rio de Janeiro.

II.2.3 O Crescimento da Zona Sul e sua Verticalização

Até o fim da República Velha, a orla marítima da Zona Sul carioca manteve-se, predominantemente, como área residencial destinada às camadas mais ricas da sociedade. Contudo, no período de 1930-1950, profundas transformações ocorreram nesta região, decorrentes principalmente dos avanços realizados pela construção civil. Nesse sentido, algumas inovações tecnológicas no processo produtivo, como a introdução do concreto armado, reduziram o custo unitário das unidades habitacionais, possibilitando uma rápida acumulação de capital das empresas imobiliárias. As residências unifamiliares, construídas nos anos de 1920, começaram então a dar lugar aos edifícios com vários pavimentos, principalmente em Copacabana. Sendo assim, possibilitando a viabilização do desejo de grande parte da classe média da cidade na época, morar na Zona Sul. Deste modo, já no final da década de 1940, Copacabana apresentava um intenso desenvolvimento do comércio e das áreas de serviços, estimulado principalmente, pelo recente crescimento populacional do bairro.

Por outro lado, a Zona Sul, especialmente Copacabana, passou a atrair uma enorme quantidade de mão-de-obra barata, que pretendia morar perto do local de trabalho e não tinha como arcar com os custos das moradias regulares. Como solução, esta parte da população começou a ocupar os terrenos que eram desinteressantes para os investimentos das empresas imobiliárias, principalmente os mais íngremes. Por outra ótica, o crescimento físico e populacional do Rio, em adição a não melhoria dos transportes coletivos de massa, tornou a distância trabalho-residência um fator primordial para a classe operária, acentuando assim a proliferação das favelas na região. Tais aspectos fizeram com que, apenas na Zona Sul, o número de favelas crescesse de pouco mais de dez em 1942 para aproximadamente vinte e cinco em 1950.

A partir da metade do século XX, mais precisamente em 1946, a Prefeitura Municipal liberou, sob pressão do capital imobiliário, o gabarito dos prédios de Copacabana (8,10 ou 12 andares, dependendo da localização), dando início ao *boom imobiliário* do bairro. Em contrapartida, o Governo decretou o congelamento de aluguéis, desestimulando a compra de

habitações para renda, e começou a aplicar severamente a Lei da Usura⁷, o que causou certo esfriamento neste dinamismo imobiliário. Entretanto, as construtoras reaqueceram o mercado baseando o mesmo raciocínio econômico dos loteamentos do subúrbio. Portanto, a solução adotada foi erguer edifícios com grande quantidade de pequenos apartamentos e através do aumento da oferta, possibilitar a redução do preço por unidade, contudo alcançando lucros consideráveis na venda total. Assim, proliferaram na região os apartamentos quarto e sala e os conjugados, que puderam enfim ser alcançados por grande parte da classe média baixa.

A democratização desta área nobre do Rio teve importante efeito sobre o restante da Zona Sul, pois resultou na contenção do crescimento vertical nos demais bairros oceânicos. Com esta finalidade, através de uma Lei Municipal, o Governo limitou o gabarito destas outras áreas em até quatro pavimentos, tentando assim manter a elite longe de um novo efeito Copacabana.

Por outro lado, a popularização já ocorrida em Copacabana gerou a necessidade de renovação do sistema viário de toda a região, incluindo a sua acessibilidade ao Centro. Com este intuito, nos anos seguintes até a década de 1960, assistiu-se uma imensa quantidade de projetos, principalmente na administração de Carlos Lacerda (1961-1965). Nesse período foram construídos, por exemplo, o Túnel Santa Bárbara, o Túnel Rebouças, a via expressa do Aterro do Flamengo, a Avenida Radial Oeste, a Rodoviária Novo Rio e a Avenida Brasil, esta última visando aumentar também o acesso ao subúrbio. Em suma, os anos sessenta se caracterizaram, boa parte, pela tentativa do poder público em adequar o espaço urbano às necessidades automotivas. Porém, praticamente nenhuma ação paralela foi tomada a fim de melhorar o transporte coletivo, fazendo com que as melhorias viárias, a princípio, trouxessem benefícios apenas aos detentores de automóveis, ou seja, as classes com maior poder executivo.

Após o ano de 1964, diante do autoritarismo do período militar, o descaso do Estado com as áreas menos privilegiadas é bastante intensificado, favorecendo claramente as áreas mais ricas da cidade, Centro e Zona Sul. Os investimentos públicos adquirem inclusive um caráter

⁷ A Lei da Usura é a denominação informal atribuída, no Brasil, à legislação que define como ilegal a cobrança de juros acima de 12% ao ano ou a cobrança exorbitante que ponha em perigo o patrimônio pessoal, a estabilidade econômica e a sobrevivência pessoal do tomador de empréstimo. Para este caso, o emprestador é denominado como agiota. A lei foi criada em 1933, no entanto só foi aplicada com mais rigor a partir da década de 1950. Uma vez que existe uma legislação específica para o mercado financeiro, a lei em questão não se aplica às instituições financeiras, somente tendo valor para negócios civis.

gigantesco, como a construção da Ponte Rio-Niterói, o elevador Paulo de Frontin e o início das obras do metrô. Outro processo resultante do aumento da concentração de renda foi a drástica remoção de favelas nos locais mais valorizados da Zona Sul, com a finalidade da construção de habitações de luxo, como a Favela do Pinto (erradicada totalmente em 1969 e atual Selva de Pedra), no Leblon.

Por último, a forte especulação imobiliária trazida pelas ações públicas, gerou uma nova expansão horizontal da área nobre da cidade, iniciando novamente o êxodo elitista. Assim, após a inauguração da primeira parte da Auto-Estrada Lagoa-Barra, no fim da década de 1960, faz-se nascer uma “nova” Zona Sul, agora em direção a São Conrado e a Barra da Tijuca.

CAPÍTULO III – O CASO DA BARRA DA TIJUCA, A “NOVA ZONA SUL”

Este capítulo irá analisar o surgimento da mais nova área nobre da cidade, a Barra da Tijuca, comparando o seu processo de urbanização com o que ocorreu, algumas décadas antes, na Zona Sul litorânea. Esta comparação torna-se eminente quando é observado o enorme investimento que foi necessário para a criação desta “Nova Zona Sul”, em contrapartida ao descaso com o subúrbio da cidade. Este último, como nos tempos de Copacabana, fica novamente esquecido e longe dos olhos do Estado. Então, para começar, visa-se na primeira parte relatar todos os antecedentes históricos e geográficos que levaram a região a ser um sinônimo de expansão, até os dias atuais, para o Rio de Janeiro. Em seguida, é apresentado o projeto para urbanização da Barra, mostrando mais uma vez o surgimento de um bairro planejado no Rio. Assim, discute-se o que foi realizado pelo Plano Piloto original do bairro, idealizado por Lucio Costa, e o que dele foi modificado, analisando como se encontra hoje. Para finalizar, são relatadas todas as mazelas causadas pela ocupação desordenada da região e, por conseguinte, a enorme concentração de esforços que o novo prefeito da cidade terá que exercitar a fim de garantir o mínimo de qualidade de vida à população ali residente.

III.1 Pré-Requisitos para o Processo de Urbanização

Esta parte tem por objetivo, analisar como era definido o espaço na região da Barra da Tijuca, além de mostrar todos os pré-requisitos que levaram a área ao seu processo de urbanização. Inicialmente, faz-se uma passagem pelo passado da região, mostrando como eram delimitados seus terrenos e retratando todas as suas fronteiras geográficas. Assim, juntamente com a dificuldade de acesso derivada da sua geografia, a concentração territorial também se mostra uma das bases da ocupação tardia. Deste modo, é constatada também, a importância dos veículos automotores neste processo. Em seguida, enfatizando e enaltecendo toda a sua beleza e peculiaridade, será confirmado o potencial do bairro em ser um grande investimento para a construção civil. Sob este aspecto, dentro do atual momento político, o arquiteto Lucio Costa será apresentado, a fim de conduzir a criação da “Nova Zona Sul”.

III.1.1 Visão Geral e Antecedentes Históricos

Durante mais de dois séculos, os monges beneditinos controlaram e exploraram a região da Barra da Tijuca, desde a enseada do Vidigal até a Pedra de Guaratiba, abrangendo em profundidade terras que iam até Curicica e o maciço da Pedra Branca. Para seus sustentos, eram criados nas pastagens, gados de corte para comercialização, além das enormes plantações de cana. Entretanto, com a decadência do açúcar, somada a perseguição às ordens religiosas no Segundo Império e o fim da escravidão no final do século XIX, os monges ficaram a beira da falência. Por conta disto, todas suas terras foram vendidas, até que no ano de 1900, uma única empresa as comprou, a Saneadora Territorial e Agrícola S.A, grande proprietária de terrenos na área até os dias de hoje. Portanto, além de refletir uma tendência histórica de concentração territorial nas mãos de poucos, ainda remanescente no bairro, este ponto representa um dos motivos para o tardio e, a priori, lento crescimento da região.

Outro aspecto que atrasou a evolução urbana da Barra foi a dificuldade de acesso ao local, devido as suas características geográficas. Por isso, a ocupação mais significativa até este período, aconteceu por Jacarepaguá, dado que ocorria através das antigas estradas beneditinas. Na época dos monges, inicialmente, a produção seguia pelo mar, saindo da Barra da Tijuca até o porto do Rio de Janeiro. Depois, este caminho passou a ser terrestre e através da Estrada Real de Santa Cruz⁸, era feita a ligação com o Centro da Cidade. No ano de 1858, a Estrada de Ferro D.Pedro II chegou à estação de Cascadura, possibilitando assim uma maior facilidade de acesso aos moradores de Jacarepaguá ao Centro. Finalmente em 1911, as extensões das linhas de bondes eletrificados chegaram à região e, como em outros bairros da cidade, favoreceram um rápido crescimento econômico e populacional.

⁸ A partir do século XVI, as terras de Jacarepaguá eram ligadas com a freguesia de São Sebastião (atual Centro da Cidade) pelo caminho da Fazenda de Santa Cruz. No século seguinte, a fazenda passou a pertencer à Coroa Portuguesa e o caminho recebeu o nome de Estrada Real de Santa Cruz. Esta denominação durou até 1917, no governo do prefeito Amaro Cavalcanti, quando seu longo trecho foi dividido em várias designações, muitas existentes até os dias de hoje: Rua São Luis Gonzaga, Avenida Suburbana, Rua Coronel Rangel (atual Avenida Ernani Cardoso), Estrada Intendente Magalhães (em 1962, cedeu parte para a Avenida Marechal Fontenele), Avenida Santa Cruz e Avenida Cesário de Melo (nome dado em 1930 a um antigo trecho da Avenida Santa Cruz).

No caso da Barra da Tijuca e sua geografia peculiar, o meio de locomoção utilizado em sua expansão foi o veículo automotivo⁹, ao contrário do sistema sobre trilhos, como os bondes e trens. Este fato é evidenciado pelo grande número de estradas abertas antes mesmo que a região se adensasse, como a estrada dos Bandeirantes, do Joá, de Furnas, das Canoas, da Gávea, a Avenida Niemeyer, entre outras. Entretanto, até as primeiras décadas do século XX, os movimentos de ocupação do bairro se mostram bastante inconsistentes, resumindo apenas a pequenas casas de veraneio, mais especificamente no Recreio dos Bandeirantes.

III.1.2 O Período Pré Lucio Costa

Historicamente, a Barra sempre esteve ligada à Zona Norte e a Tijuca, pois atraídos pelas águas límpidas de suas praias oceânicas pouco frequentadas, muitos moradores destas regiões preferiam seguir para lá ao invés da Zona Sul. Por este motivo, quase todos os grandes investimentos públicos anteriores à década de 1960 eram destinados às vias de acesso ligando os dois locais, como a Estrada Grajaú-Jacarepaguá (concluída em 1951 pelo prefeito Mendes de Moraes). Baseado, todavia, no inchaço do mercado imobiliário de Copacabana, Ipanema, Gávea e Leblon, as praias da Zona Oeste começaram a ser vistas como um novo local para investimentos da indústria de construção civil.

No âmbito político estadual, existia também um grande interesse pela área para ser um local de reestruturação da importância da cidade após a perda, em 1960, como Capital Federal para Brasília. Portanto, com o interesse do Governo do Rio e do capital privado coincidente, a região passou a ser objeto de planos e projetos para enormes empreendimentos. De fato, uma “nova Zona Sul” estava sendo preparada pelo Estado, que em associação às empresas imobiliárias, reeditavam um comportamento antigo desde o último século.

O aproveitamento dessa vasta área, com uma superfície cinco vezes e meio mais extensa do que toda a Zona Sul, estendida entre as montanhas e o mar, tornou-se um desafio para o

⁹ No ano de 1893, o primeiro automóvel chegou ao Brasil, o veículo era um Daimler inglês com patente alemã e pertencia a Henrique Santos Dumont (irmão do pai da aviação). Milhares de pessoas foram ao Centro da Cidade de São Paulo ver a novidade: um carro aberto, com grandes rodas de borracha, movido a vapor, com caldeira, fornalha e chaminé, com capacidade para dois passageiros. Desde então, acentuado a chegada das indústrias automotivas ao Brasil em 1919, com a Ford Motors, os veículos automotores passaram a ter um imenso papel na economia do país.

governo de Negrão de Lima (1968-1971). Diante disto, era preciso confrontar alguns problemas fundamentais, como o ordenamento das ocupações daquele espaço, além de um plano de urbanização global para a região.

Dentro deste contexto, outro ponto era imprescindível para a transformação da Barra em um novo logradouro para parte da elite, a melhoria do acesso através da Zona Sul. Até o momento, este estava restrito basicamente à velha Avenida Niemeyer e à Estrada do Joá. Sendo assim, a solução encontrada foi a criação de uma via-livre ligando as duas regiões, que necessitaria de um conjunto de modernas obras, detalhado a seguir nas palavras de Teixeira (1997):

“... o instrumento para facilitar o acesso à Barra da Tijuca e à Baixada de Jacarepaguá foi a auto-estrada Lagoa-Barra, rumo sudoeste do anel Rodoviário do então Estado da Guanabara, integrando o Plano Rodoviário Estadual o Plano Rodoviário Federal, através da BR-101 (Avenida das Américas), com extensão de 10,5 quilômetros. O percurso acidentado que ela deveria vencer, com formações rochosas projetadas sobre o mar, resultou na construção do Túnel Dois Irmãos (atual Zuzu Angel), com duas galerias gêmeas de 1,6 km; do Túnel do Pepino, exigindo pelo acesso da praia do Pepino uma inusitada estrutura, sobrepondo duas pistas rodoviárias; do Túnel do Joá, o primeiro a ser concebido em dois andares do país, com um elevado na encosta do Joá, de pistas sobrepostas; e da ponte sobre o canal da Lagoa da Tijuca, com vão principal de 120 metros, o maior que até então existia no Rio de Janeiro.” (pp. 14)

Sob o outro aspecto, Negrão de Lima encomendou uma proposta de planejamento para urbanização da área ao arquiteto/urbanista Lucio Costa. Este, em 1969, apresentou um projeto visando exaltar as marcas da modernidade e ao mesmo tempo a preservação da natureza. Denominado como “Plano-Piloto para urbanização da baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá”, o trabalho de Costa foi logo transformado em lei, levando a região a ter sua própria legislação urbanística, com funcionários designados exclusivamente para seu desenvolvimento e execução (com a ditadura militar e a escolha dos homens públicos pelos altos comandos, a implantação do projeto sob orientação do autor e conforme este tinha previsto, foi facilitada).

O novo modelo urbano para a cidade baseou-se também na onda desenvolvimentista surgida no Brasil após o governo de Kubitschek, na década de 1950. A Barra da Tijuca pretendia se tornar, portanto, um laboratório de acertos da construção civil, evitando a repetição dos erros cometidos com a falta de um planejamento urbanístico durante a ocupação da Zona Sul, especificamente em Copacabana.

Em suma, a “nova” região veio propor o resgate da qualidade de vida, comprometida pelo caos urbano vivenciado no restante da orla marítima. Através da construção de condomínios fechados de grande porte, junto à natureza, com total infra-estrutura, saneamento e áreas de lazer. Assim, dentro de um espaço que incluía até a construção de shopping center, resguardada por uma especializada segurança, era apresentada uma nova maneira de viver. No entanto, sob o rótulo de “nova Zona Sul”, a Barra manteve-se, de alguma maneira, fiel à sua origem, a ponto de seus principais empreendimentos adotarem nomes como, Novo Leblon, Nova Ipanema, Barra Leme, e Nova Gávea.

III.2 Barra da Tijuca: o Previsto e o Realizado

A seção em questão detalha a rápida expansão que o bairro passou, tendo seu grande impulso de ocupação a partir da década de 70. Na primeira parte, será apresentado o Plano Piloto de Lucio Costa, que tinha o intuito de direcionar o processo de urbanização, em conjunto à preservação do meio ambiente. Entretanto, de acordo com o que se observará na parte seguinte, o Plano não foi seguido na íntegra, gerando uma desorganização urbana e ambiental na região. Para isto, serão analisadas e comparadas, com o que foi previsto inicialmente, todas as características espaciais encontradas atualmente na Barra da Tijuca.

III.2.1 O Plano Piloto de Lucio Costa

A ampla região da Barra da Tijuca era marcada por uma beleza extrema, rodeada por uma natureza abundante e uma baixíssima densidade populacional, mas que começava a crescer de maneira desordenada. Sendo assim, não havia lugar mais propício para se planejar a expansão, inevitável, da cidade do Rio de Janeiro, guardando toda a beleza natural pela qual a área era contemplada. Com este intuito, Negrão de Lima juntamente com o então Secretário Estadual de

Obras, o engenheiro Raymundo de Paula Soares, confiou a Lucio Costa esta tarefa, pois segundo as palavras do Secretário:

“... tal planejamento não poderia resultar do raciocínio frio de computadores (...)
Trouxemos Lucio Costa com a certeza de que o seu gênio criaria um Rio mais humano, aliando a beleza selvagem da Baixada às necessidades e ao progresso da cidade que explodirá nos próximos 30.” (COSTA, 1969:1)

Costa, entretanto, não aceitou o convite de imediato porque ainda estava receoso com as críticas que havia sofrido pelo Plano Piloto de Brasília¹⁰, o qual realizara uma década antes. Após diversos estudos, o arquiteto resolveu tomar para si a missão de transformar aquela imensa área, praticamente desabitada e desprovida de equipamentos e serviços públicos, no futuro pólo de convergência e propagação da cidade do Rio de Janeiro. Lucio Costa almejava que nascesse na região um novo pólo Distrito Central Financeiro (CBD – *Central Business District*) para balancear com o Centro da Cidade. Devido a sua localização, a área era um foco natural de encontro do eixo Norte/Sul (Zona Norte e Zona Sul da cidade através de Jacarepaguá) e do eixo Leste/Oeste (por ser o centro da ligação entre Santa Cruz e o Centro da Cidade), convergindo assim o fluxo para a região e criando um novo Centro Metropolitano.

Quando o projeto é apresentado, algumas partes da Barra já apresentavam sinais de ocupação, como o Jardim Oceânico, a Barrinha e o Tijuca-Mar. Esta população era proveniente basicamente da Zona Sul, resguardando demasiadamente, nestas áreas, as mesmas características de bairros como o Leblon e Ipanema. Dentro deste contexto, o objetivo principal do Plano era o de controlar a expansão urbana e preservar a geografia do lugar, com suas belezas naturais, praias, dunas, restingas, manguezais e lagoas. Acreditava-se que qualquer implementação urbanística para a área deveria ser feita sob medida e para isto era preciso “*encontrar a fórmula que permitia conciliar a urbanização na escala que se impõe, com a salvaguarda, embora parcial, dessas peculiaridades que importa preservar*” (COSTA, 1969. pp. 8).

¹⁰ Em 1957, ao ser lançado o concurso para a nova capital do país, Costa enviou idéia para um anteprojeto, contrariando algumas normas do concurso. Apesar disto, venceu por quase unanimidade (apenas um jurado não votou nele), sofrendo assim diversas acusações dos outros concorrentes. Assim, o urbanista desenvolveu o Plano Piloto de Brasília, em uma forma inspirada no sinal da cruz, popularmente comparada a um avião (contrariamente, Costa sempre defendeu a idéia de a cidade ser comparada a uma borboleta). Costa também ficou conhecido, em todo o mundo, como autor dos projetos de diversos prédios públicos.

De acordo com a proposta inicial do projeto, a solução urbanística voltada para um programa de caráter recreativo, residencial e turístico, toma dimensões ainda maiores com o nascimento do Centro Metropolitano imaginado por Costa. Neste caso, o Plano tornou primordial dar atenção às vias de circulação, que deveriam possuir ligação com toda a cidade.

Como primeira recomendação para isso, foi elaborado que a BR-101, estrada já existente antes do Plano e que cortava toda a Barra (atual Avenida das Américas), seria a principal via de circulação do bairro. Esta deveria ser uma via expressa, não contendo sinais para a travessia de pedestres e retornos para os carros, que seriam feitos em níveis inferiores. Paralela a BR, existiria uma outra avenida que faria a circulação interna do bairro. Além destas vias rodoviárias, Costa previa um eixo metroviário ligando a região a Cidade Universitária (conhecido hoje como projeto da Linha 6 do Metrô).

Em relação aos espaços habitacionais, o urbanista propôs que fossem criados núcleos urbanizados ao longo da avenida principal, afastados cerca de 1 km entre si. As residências multifamiliares (prédios), com gabaritos de 8 a 10 andares, seriam intercaladas com as unifamiliares (casas), a fim de melhorar a circulação do ar e evitar o ocorrido na Zona Sul, onde massas edificadas desmedidas barravam a brisa do mar e impediam a vista da paisagem praiana pelos moradores do interior do bairro.

Costa se preocupou também em criar um ambiente de confluência na região, detalhando a concepção de moradia como *núcleos autônomos*. Nestes, além do espaço residencial, seriam encontrados tudo que atendesse a vida básica de uma comunidade, ou seja, escolas, comércios, correios, farmácias e serviços em geral, sendo alcançados facilmente a pé. Estes núcleos se constituíram numa das características mais marcantes, até hoje, no bairro, os condomínios fechados.

Entre a BR-101 e a Lagoa de Marapendi, estavam previstos outros núcleos, com o mesmo afastamento entre eles, contudo não alinhados como os da via principal. As edificações, com gabarito de 25 a 30 andares, seriam em número reduzido e possuiriam a mesma infra-estrutura dos demais núcleos, porém com as atividades comerciais locais já situadas no térreo. Em se

tratando da área da Pedra de Itaúna, esta deveria ser conservada integralmente, sem ocupação em seu contorno.

Na parte oceânica, a paisagem deveria ser o mais preservada possível, com o gabarito máximo de dois andares, além da cobertura e dos pilotis. No entanto, Costa apontou algumas áreas para eventual construção de futuros hotéis, antevendo a necessidade deste empreendimento na Barra da Tijuca (até o momento, a construção de hotéis não era uma idéia para ser colocada em prática de imediato, pois os já existentes na cidade atendiam perfeitamente a demanda turística da época). O urbanista não queria que na beira mar, a Avenida Sernambetiba (oficialmente hoje, Avenida Lucio Costa) virasse uma via de mão-dupla, com canteiro central e retorno. Esta deveria sim, ser mantida rústica integrando-se num ambiente agreste a ser preservado (COSTA, 1969). Todas essas medidas visavam manter relativamente baixa a densidade demográfica da região, tendo sempre Copacabana como o modelo a ser evitado.

Entretanto, concomitantemente a preocupação com a paisagem do litoral, Lucio Costa preocupou-se com o isolamento das praias, cujo acesso era barrado pelos dez quilômetros da Lagoa de Marapendi. Com o intuito de organizar as vias de acesso à orla, era indispensável à criação de, pelo menos, duas pontes-passarelas nos seus trechos mais estreitos e em três pontos do canal, a fim de garantir-se um mínimo de articulação viária (COSTA, 1969).

Em se tratando à implementação do futuro Centro Metropolitano, considerado pelo arquiteto como um dos elementos principais do Plano, foi proposta a desapropriação de uma área de 4 km², no entanto não indicava a sua localização. Esta ocupação não seria concretizada imediatamente, somente o faria quando a Barra já estivesse totalmente estruturada e urbanizada, e a força natural da expansão impusesse tal necessidade.

Para os demais bairros que compõe a Baixada, era proposto que se delimitassem algumas zonas industriais, no caso de Jacarepaguá, porque além de já contarem com um sólido lastro proletário, possuíam um fácil acesso ao subúrbio. Assim, a população de baixa renda deveria permanecer nesta região, visto que a urbanização destas áreas não estava nem prevista no Plano. Entretanto, a defasagem dos meios de transportes, somado a forte atração da força de trabalho exercida pela Barra da Tijuca, cria uma massa populacional pobre e necessitada da proximidade

residência/trabalho. Por conseguinte, o visível abandono da classe menos favorecida fez reviver o fenômeno ocorrido décadas atrás, em Copacabana; a crescente favelização nos setores desinteressantes ao capital imobiliário.

Não se pode então, fugir à comparação e à lembrança do período de expansão das outras partes da cidade, como do Centro e principalmente da Zona Sul oceânica, que receberam todo o tipo de melhoramentos urbanísticos e de infra-estrutura enquanto os subúrbios ficaram esquecidos. Estes locais, mais uma vez, ficam à mercê da fraca atuação do Governo, no sentido de tomar alguma atitude, ao menos, para orientar o seu crescimento urbano.

Por fim, Lucio Costa reconheceu a complexidade que seria a concretização do seu projeto, pois, diferentemente de Brasília, as terras em questão não pertenciam ao Governo, mas a particulares. Porém, os possíveis impasses a surgir, seriam irrelevantes se comparados a estimada valorização da região, resultante dos maciços investimentos públicos propostos (infra-estrutura, saneamento, melhorias de acessibilidade, etc.). E foi desta maneira, que todos os ajustes necessários para adequar o Plano Piloto aos interesses dos empresários imobiliários, foram realizados, gerando para suas empresas, ainda hoje, lucros extraordinários.

III.2.2 Quatro Décadas de Ocupação da Barra da Tijuca

Ao longo dos quase quarenta anos de implantação do Plano Piloto, várias alterações ao conjunto de princípios e diretrizes estabelecidos por Lucio Costa, foram promovidas pelo poder público. Estas, na maioria das vezes, contrariavam os gabaritos e as condições de uso dos solos previstos inicialmente e atendiam constantemente os interesses do setor imobiliário.

As primeiras modificações registradas, em 1976, localizaram-se entre o antigo Caminho da Guaratiba e as terras do Maciço da Pedra Branca, e na outra extremidade, na área contida entre a Estrada de Jacarepaguá e o Maciço da Tijuca. Ambas constituíram uma mudança na legislação urbanística referente à cota de utilização destes locais, de 60m para 100m. A alteração tinha o objetivo de atender a grande demanda existente naquelas encostas, devido ao contato visual oferecido pelo mar, que as regiões proporcionavam.

Nesta mesma época, durante a gestão de Marcos Tamoio (1975-1979), foi realizada, na orla, a duplicação da Avenida Sernambetiba. Tal ação, além de ir contra o caráter “agreste” almejado por Costa, atraiu para a área oceânica a construção de habitações multi-familiares com aproximadamente oito edificações e contendo de 25 até 30 pavimentos em cada. Logo, condomínios como o Barramares e o Atlântico Sul, apesar de possuírem internamente toda a gama de serviços estabelecidos pelo Plano, foram os pioneiros a desrespeitá-lo, barrando toda a vista marinha das edificações que surgiram mais tarde.

Na década seguinte, com a inauguração da Auto Estrada Lagoa-Barra, em 1982, a urbanização da região se intensificou, causando uma alteração cada vez maior no projeto inicial. Ocorre a construção de prédios isolados, no sentido de não formarem condomínios fechados, no entanto por encontrarem-se próximos uns aos outros, constituem associações, como o Parque das Rosas e o Bosque Marapendi. Além disso, o período se caracteriza igualmente, pelas obras voltadas ao comércio e entretenimento localizados fora dos espaços residenciais, como a inauguração do maior shopping center da cidade, até hoje, o Barra Shopping.

Sob a prefeitura de Marcelo Alencar (1983-1985 e 1989-1992), foi implantado na cidade o programa Rio-Orla, que visou dar uma infra-estrutura de primeiro mundo às praias cariocas. O objetivo principal era atender aos seus freqüentadores, através da construção de calçadões para os pedestres, ciclovias, estacionamentos na beira mar, postos de salvamentos e quiosques de alimentação. No caso da Barra, o projeto duplicou novamente a Avenida Sernambetiba, que ganhou desta vez um canteiro central com estacionamentos e retornos, transformando-a, exatamente, no oposto das idéias de Costa. O ar agreste da região oceânica, portanto, foi substituído pelo mesmo ar urbano já evidenciado no restante do bairro.

Durante a década de 1990, já sobre a administração de César Maia (prefeito que por mais tempo governou a cidade do Rio de Janeiro, 1993-1996 e 2001-2008), a Avenida das Américas é transformada numa extensa auto-estrada, sendo duplicada e ganhando pistas auxiliares, conforme previa o Plano Piloto. Entretanto, a grande diferença se dá nas supostas passagens de nível de circulação para os carros e pedestres, pois opostamente houve a inserção de sinais de trânsito em todo o seu percurso. Por outro lado, o período é representado fortemente pela construção dos inúmeros complexos comerciais e empresariais, tais qual o Centro Empresarial Barra Shopping, o

Centro Comercial Esplanada da Barra, Barra Medical, etc. Soma-se a isto, a inauguração da Linha Amarela¹¹, em 1997 (na gestão do prefeito Luiz Paulo Conde, 1997-2000), melhorando consideravelmente o fluxo do bairro com os outros locais da cidade. Diante das circunstâncias, diversas empresas começaram o êxodo para a região, tornando-a cada vez mais atrativa, como a Amil, Shell, Unimed, entre outras.

Tantas alterações promovidas no Plano descaracterizaram o projeto urbanístico inicial concebido por Costa. Assim, em 1994, o urbanista declara em entrevista ao Jornal do Brasil:

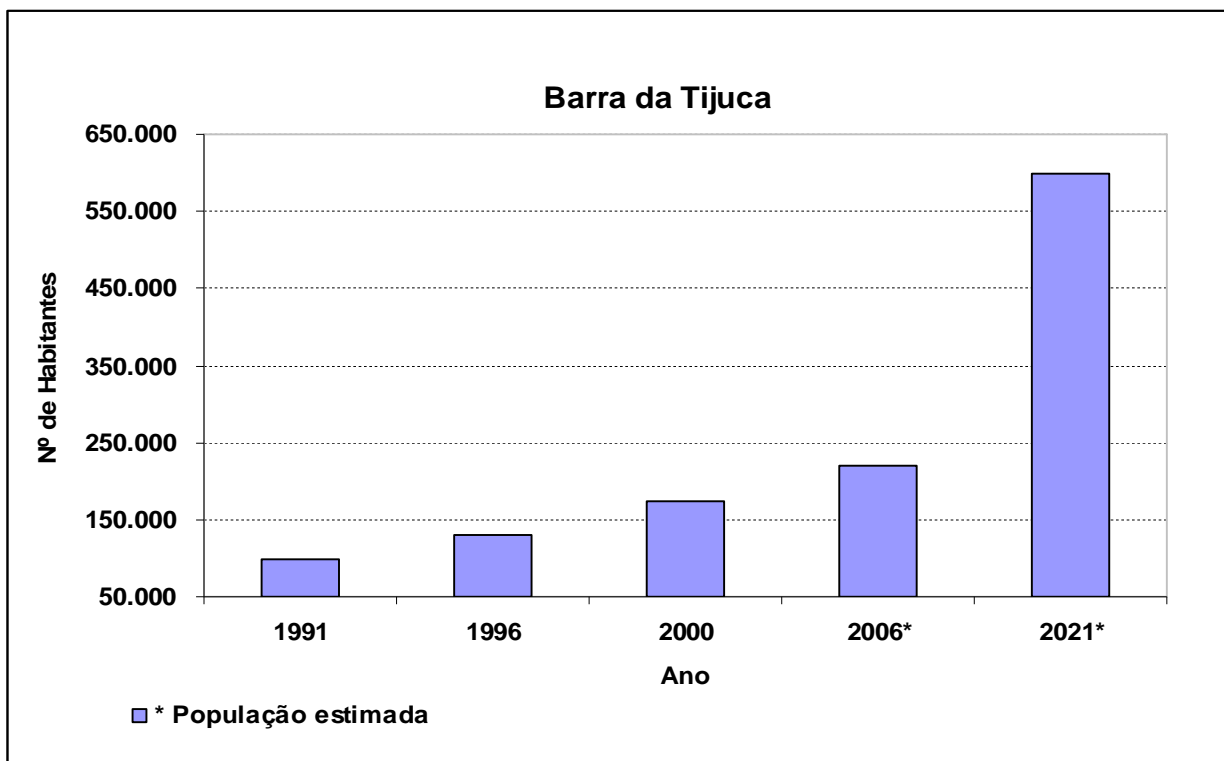
“O plano foi uma concepção pessoal para ocupação racional daquela área. (...) Nem tenho lembranças de ter sido o criador deste projeto. Ele nasceu como um belo filho, muito elogiado e sempre querido. Depois cresceu e sumiu no mundo. A única certeza urbanística é a de que as coisas nunca ocorrem como planejadas”.

Já na virada do ano 2000, novos conceitos de moradia surgem na Barra da Tijuca. O primeiro e bastante procurado hoje em dia é o chamado “*home-office*”, onde condomínios privados tentam conciliar o espaço residencial com o escritório, procurando gerar uma maior qualidade de vida aos seus moradores. O segundo, retrata a construção de edifícios em terrenos um pouco mais distantes do núcleo da região, consequentemente menos valorizados, no Recreio ou em Jacarepaguá, como o Rio 2 e o Nova Barra. Este último, por ser mais barato, atraía outra porção da classe média, sob a filosofia de estar a alguns minutos da Barra.

Atualmente, a expansão e explosão populacional vêm inchando consideravelmente o bairro, fazendo com que seja considerada, a região de maior crescimento no Estado. Segundo o último Censo do IBGE, a área da subprefeitura da Barra da Tijuca, compreendia uma população de 174.353 indivíduos. Entretanto, como as pesquisas do órgão são realizadas apenas de 10 em 10 anos, os números mais recentes são estimados até a próxima pesquisa demográfica em 2010, conforme gráfico abaixo:

¹¹ A Linha Amarela (oficialmente Avenida Governador Carlos Lacerda), juntamente com a Linha Vermelha, faz parte do projeto de linhas policromáticas elaborado pela equipe do urbanista grego Constantinos Doxiádis, a pedido do governador do extinto Estado da Guanabara, Carlos Lacerda. A via, que liga a Barra da Tijuca a Ilha do Fundão, é até hoje a única concessão rodoviária municipal do país. Apesar de ter sido idealizada na década de 1960, a Linha Amarela só começou a sair do papel no primeiro mandato do prefeito César Maia, em 1994. A obra foi concluída três anos depois, na gestão de Conde, e inaugurada no dia 24 de Novembro de 1997.

Gráfico 1. Evolução da população na Barra da Tijuca



Fonte: IBGE - Censo (2000)

Tais informações confirmam que a Barra da Tijuca ainda tem muito a crescer, assim como todo o restante da Zona Oeste. Deste modo, diante da realidade atual e da estimativa projetada para um futuro não muito distante, a preocupação com a região é constante. Inúmeros são os estudos e pesquisas que tentam de alguma maneira, no mínimo ordenar o enorme poder de crescimento populacional da área. Para isso, projetos como a Linha 4 do metro (ligando Ipanema-Barra) e o Corredor T-5, uma via de ônibus articulados, através de um corredor fechado, que liga a Penha a Barra/Alvorada, já começaram a sair do papel no início de 2009.

A partir de 01 de Janeiro de 2009, a cidade do Rio de Janeiro está entregue ao seu novo prefeito, Eduardo Paes, que durante sua campanha prometeu diversos benefícios para a região. Além de melhorar o transporte público, através dos projetos citados acima, Paes afirmou realizar a duplicação da Avenida das Américas até o Recreio, reformar as ciclovias e a construção do Túnel da Grota Funda, que ligará as Baixadas de Jacarepaguá a Guaratiba. Entretanto, vários outros aspectos preocupantes devem ser levados em consideração, para que o atual prefeito consiga ao menos suavizar os impactos do crescimento desordenado do bairro, como: a infra-

estrutura sanitária, a poluição das lagoas e canais, as mais de 20 favelas instaladas, a rede de saúde já insustentável, etc.

Passados mais de 40 anos de ocupação, a Barra da Tijuca procura hoje, formas de contornar um processo já irreversível para a realidade de Copacabana, mostrando que a “Nova Zona Sul” está cada vez mais parecida com a antiga. Somando todos estes requisitos, em resumo, observa-se a difícil e complexa missão que o novo governante terá nos próximos quatro anos, não apenas para com esta região específica, mas com toda a cidade do Rio de Janeiro.

CONCLUSÃO

Durante o trabalho foram reunidos diversos elementos com o intuito de demonstrar a importância e o papel do Estado no atual grau de estratificação do espaço metropolitano carioca. Para isto, procurou-se relatar a associação bilateral entre o poder político local e o capital imobiliário em diferentes momentos da ocupação urbana do Rio de Janeiro, mais precisamente durante o processo de expansão dos bairros da Zona Sul litorânea, no início do séc. XX e da região da Barra da Tijuca, décadas depois. Esta aliança se desenhou através de vários instrumentos ao longo da história, podendo ser via investimentos públicos ou até em alterações nas leis urbanísticas da cidade.

Inicialmente, foi introduzido o conceito de formação sócio-espacial, ressaltando a importância de se analisar o estudo da estruturação da cidade conjuntamente com o processo de evolução da sua sociedade. Ambos, espaço e sociedade, não podem ser tratados em separado, pois representam para si uma influência mútua e direta no desenvolvimento de cada um. Dentro deste contexto, apresentou-se a metodologia e filosofia do escritor e pesquisador Mauricio de Abreu, a fim de solidificar a hipótese adotada neste trabalho. Sendo assim, nesta convergência de idéias, a monografia propôs mostrar como o Estado, em alguns dos processos de expansão urbana, mais importantes do Rio de Janeiro, ao invés de mitigar a estratificação social, a ampliou e a consolidou.

Para exemplificar esta teoria, foi analisado num primeiro instante, o movimento de urbanização dos bairros oceânicos da Zona Sul carioca, como Copacabana, Ipanema e Leblon, contrastando com o crescimento despreparado dos subúrbios. Sob este aspecto, a principal questão abordada foi que na primeira região, a provisão de serviços básicos de infra-estrutura e as condições de acessibilidade antecedem a ocupação, tornando-se assim vetores para sua viabilização. Este fato, promovido por transformações urbanísticas do Estado que, muitas vezes, atenderam a interesses privados, beneficiou e facilitou a ação e, conseqüentemente, o lucro do segmento social detentor do capital imobiliário. Por outro lado, nos subúrbios, o processo ocupacional precedeu a implantação destes serviços e das vias secundárias de acesso, dando

início a uma forte ação de estratificação do espaço urbano da cidade. Neste mesmo período, a necessidade de embelezamento e modernização do Centro, implicou na expulsão da população de menor renda nele residente que se viu sem escolha e foi obrigada a se mudar. Desta maneira, com a classe menos favorecida tendo que se realocar nos subúrbios, esta migração diferenciada de cada camada da sociedade, intensificará o processo de separação espacial no Rio de Janeiro. Assim, agindo com propulsor de um fluxo migratório diferenciado, no qual, geralmente, os ricos partiam em direção ao mar e os pobres paravam nos subúrbios, os bondes e os trens tiveram um papel fundamental num movimento segregacionista, pois cada um foi responsável pela transformação de uma determinada região.

Mais tarde, frente aos problemas encontrados nas novas áreas de moradia da população de baixa renda, como a dificuldade de transporte e a falta de serviços públicos, o fluxo se altera. Com isso, uma parte desse setor social passa a procurar viver próximo ao seu local de trabalho e, por conseguinte, junto à classe mais rica. No entanto, por passarem a morar em cortiços e favelas, apesar de estar no mesmo ambiente, o espaço se torna ainda mais estratificado.

No último capítulo foi abordado todo o processo de ocupação da Barra da Tijuca, comparando-o com o movimento de urbanização da Zona Sul litorânea, algumas décadas atrás. Assim, dado o caos urbano e a desordem, verificados especialmente em Copacabana, a Barra se torna uma nova opção de logradouro para a parte mais privilegiada da sociedade. Desta maneira, é investida uma grande soma de recursos e esforços para criação da chamada “Nova Zona Sul”, em contrapartida, novamente, com o descaso ao subúrbio carioca, o espaço urbano da cidade tende a se tornar ainda mais estratificado.

Com o objetivo então de conciliar a presença humana com a preservação da natureza, foi idealizado por Lucio Costa o Plano Piloto para a região, um projeto no qual se tentava construir, numa área quase desabitada e desprovida de serviços básicos, um futuro pólo de convergência e propagação do Rio. Contudo, a força dos interesses ligados, muitas vezes, ao capital imobiliário, impôs um padrão de ocupação para estas áreas que foi predatório em relação ao meio ambiente e preservação das paisagens. Sob este aspecto, as mudanças realizadas no projeto original e a densidade de migração muito elevada ao longo dos anos, geraram uma ocupação desordenada na

área com a proliferação de favelas e habitações irregulares, assim diminuindo a qualidade de vida de seus moradores.

Em suma, no processo de urbanização do espaço metropolitano do Rio de Janeiro, o Estado esteve diversas vezes associado aos interesses da classe dominante e ao capital imobiliário. Neste caso, como a estrutura espacial da cidade é a expressão deste processo desenvolvido durante anos, o Estado teve um importante papel na forma estratificada que se encontra atualmente o espaço urbano carioca, seja por sua ação direta (erradicação de favelas, planos de renovações urbanísticas, implantações de infra-estrutura), seja de forma indireta (legislações elitistas, não controle da supervalorização da terra, adoção de políticas habitacionais segregadoras).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Mauricio de. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. 3ª ed. Rio de Janeiro. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1997.

BARRADAS, Fernanda Souza. *A Transferência da capital para Brasília e o esvaziamento econômico do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. UFRJ, 2006.

BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. *A Expansão do espaço urbano no Rio de Janeiro*. Revista Brasileira de Geografia, 23, 1961, pp. 510-511.

BURGOS, Marcelo Baumann. *Dos parques proletários ao Favela-Bairro – as políticas nas favelas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. FGV, 1988.

CARDOSO, Maria Francisca T. C. & BOTELHO, Maria Emília T. C. *Madureira: Tentativa de determinação da área de influência de um subcentro da metrópole carioca*. Boletim Carioca de Geografia. 17, 1965/66, pp. 31-48.

CORRÊA, Roberto Lobato. *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 1996.

COSTA, Lucio. *Plano Piloto para a urbanização da baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá*. Rio de Janeiro. Agência Jornalística Image, 1969.

HOCHMAN, Gilberto. *A Era do saneamento: as bases da política de saúde pública no Brasil*. São P'aulo. Hucitec, 1998.

IBGE, Conselho Nacional de Estatística. *Características demográficas e sociais do Estado da Guanabara*. Rio de Janeiro. IBGE, 1966.

LOBO, Rodrigo. *A Ocupação do espaço urbano no Rio de Janeiro: o caso da Barra da Tijuca*. Rio de Janeiro. UFRJ, 2002.

MILL, John Stuart. *A Liberdade/Utilitarismo*. São Paulo. Martins Fontes, 2000.

NEVES, Margarida de Sousa. *As Vitrines do progresso*. Rio de Janeiro. PUC/Rio, 1986.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. *Transportes de massa: condicionadores ou condicionados*. Revista de Administração Municipal. 24, 1977, pp. 26.

SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo. EDUSP, 2004.

_____. *Espaço e sociedade: ensaios*. Petrópolis. Vozes, 1979.

SILVA, Fernando Nascimento. *Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos – Formação e desenvolvimento da cidade*. Rio de Janeiro. Record, 1965.

TEIXEIRA, Jorge Leão. “A Conquista da Barra”. In: SOARES, Nair de Paula. *Engenheiro Paula Soares. Antevisão urbana, uma visão humana*. Rio de Janeiro. PDVI Design, 1997.

Paginas na Internet:

http://pt.wikipedia.org/wiki/Irineu_Evangelista_de_Sousa (acessado em 25/03/2008).

<http://veja.abril.com.br/vejari/151106/capa.html> (acessado em 20/01/2009).

<http://www.rio.rj.gov.br/planoestrategico/interna.php?n0=1&n1=3&n2=3&n3=5&n4=2>
(acessado em 30/01/2009).

<http://www.barradatijuca.com.br/> (acessado em 05/02/2009).

http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/default_censo_2000.shtm (acessado em 05/02/2009).